

Landsbygds- och infrastrukturdepartementet

Yttrande över rapporten Statens ansvar för det svenska flygplatssystemet - för tillgänglighet och beredskap

Bakgrund

Jönköpings kommun har beretts tillfälle att yttra sig över *betänkandet Statens ansvar för det svenska flygplatssystemet - för tillgänglighet och beredskap*, Ds 2023:3. I betänkandet presenteras förslag till förändringar för att skapa en långsiktigt hållbar inriktning för statens ansvar för flygplatserna i Sverige, så att behoven av en grundläggande tillgänglighet för medborgare, näringsliv och samhällsviktigt flyg tillgodoses i hela landet. Uppdraget har omfattat det nationella basutbudet av flygplatser och de statliga finansiella stöden till icke statliga flygplatser.

Utredningen slår fast att en väl fungerande flygtrafik även fortsättningsvis kommer att vara avgörande för fungerande transporter i hela landet. Det konstateras även att statens rådighet över flygplatssystemet behöver stärkas.

Sammanfattning av kommunens synpunkter

- Betänkandet bör kompletteras med den analys som har föregåtts förslaget om vilka flygplatser som ska ingå i det statliga basutbudet.
- Konsekvenserna av att de utpekade regionala flygplatserna övergår i statlig regi måste analyseras och tillräckliga resurser tillföras för att inte en justering av basutbudet ska innebära att det blir väsentligt försämrade förutsättningar att bedriva regional flygplatsverksamhet.
- För att få rimliga förutsättningar att långsiktigt driva de regionala flygplatserna anser Jönköpings kommun att stödet till de flygplatser som utpekats som beredskapsflygplatser bör vara 75 procent av underskottet.
- Möjligheten att stödja de regionala flygplatserna inom ramen för de regionala infrastrukturplanerna bör finnas kvar. Det bör ligga i de regionala planupprättarnas mandat att avgöra hur de använder de medlen.
- Betänkandet bör kompletteras med en analys av vilka konsekvenserna blir för persontransporter i södra Sverige. Hänsyn ska då tas till alla trafikslag samt även inbegripa beslutet att inte bygga nya stambanor.
- Det är viktigt att uttolkningen av de faktiska möjligheterna för flygplatser att upphandla trafik kan klargöras innan beslut tas i frågan om förändringar av linjer med allmän trafikplikt.
- Det behöver klargöras vilka krav som kommer att ställas på reservflygplatser. För att Jönköpings flygplats ska ha möjlighet att anpassa sin infrastruktur efter de krav som kommer att vara aktuella behöver ett sådant besked lämnas i närtid.

- Jönköpings kommun avstyrker förslaget om att tjänstepersoner från Swedavia ska ingå i de regionala flygplatsernas styrelser.

Nedan redogörs för några av de förslag som finns i skrivelsen samt kommunens svar och ställningstaganden.

Flertalet av landets regionala flygplatser går med betydande underskott och har gjort så under en längre tid. Det är underskott som flygplatsernas ägare tvingas finansiera för att upprätthålla ett nationellt nät av flygplatser, utöver det totala antalet flygplatser som ägs av statliga Swedavia. När driften för merparten av de regionala flygplatserna lämnades över till kommuner och regioner för drygt tio år sedan, angavs som skäl att nyttorna av en fortsatt drift av flygplatserna i första hand var regionalt kopplade. Kommunen noterar att utredningen nu slår fast att det finns nationella behov av ett mer finmaskigt nät av regionala flygplatser i landet. Det är då anmärkningsvärt att, samtidigt som staten behöver större rådgivning över flygplatssystemet och även föreslår att staten, genom Swedavia, ska vara representerat i de regionala flygplatsstyrelserna, så är man inte beredd att ta det ekonomiska ansvaret. I stället övervältras kostnaderna på ägarna av de regionala flygplatserna, det vill säga kommuner och regioner. Rimligtvis borde slutsatsen vara att staten tar ett större ekonomiskt ansvar för de kostnader som följer av de krav som läggs på beredskapsflygplatserna.

NATIONELLA BASUTBUDET AV FLYGPLATSER

I utredningen föreslås att fyra regionala flygplatser övergår till det statliga basutbudet av flygplatser och därmed tas över av statliga Swedavia. I betänkandet går det dock inte att utläsa hur utredningen har kommit fram till varför det är just dessa fyra flygplatser som valts ut. Betänkandet behöver därför kompletteras med den analys som har föregåtts i förslaget om vilka flygplatser som ska ingå i det statliga basutbudet. Som det ser ut idag finns det inte någon möjlighet för kommunen att ha underbyggda synpunkter på vilka flygplatser som har valts ut i utredningen.

I utredningen görs en konsekvensanalys av effekterna av att de fyra utpekade flygplatserna förs över till statliga Swedavia. Vad som dock helt saknas i utredningen är en analys av vilka effekter detta får för systemet med regionala flygplatser i landet.

Förslaget innebär att fyra av de större regionala flygplatserna i de regionala nätverken så som Sveriges regionala flygplatser (SRF), upphandlingssamverkan, QOMS med mera, försvinner. Det innebär försämrade förutsättningar att bedriva regional flygplatsdrift. Jönköpings flygplats har direkt revisionsamarbete med Halmstad (militär) och Kalmar. Jönköpings flygplats köper idag utbildningar från Sundsvall. Idag säljer Jönköpings flygplats flygplatsbrandmansutbildning och praktik med logi till Ängelholms flygplatstekniker (gymnasieutbildning). Det genomförs även gemensamma upphandlingar, nyligen flygledning, men även avseende ledningssystem, mjukvaror och brandbilar.

Om de utpekade flygplatserna övergår i statlig regi så påverkar det möjligheten till tekniskt samarbete mellan de befintliga regionala flygplatserna. Konsekvenserna av detta måste analyseras vid beslut och tillräckliga resurser tillföras för att inte en justering av basutbudet ska innebära att det blir väsentligt försämrade förutsättningar att bedriva regional flygplatsverksamhet.

UTVECKLING AV STÖD TILL FLYGPLATSER OCH FLYGLINJER MED ALLMÄN TRAFIKPLIKT

I utredningen föreslås att flygplatser som är utpekade som beredskapsflygplatser ska få ett statligt stöd motsvarande 50 procent av underskottet för driften av flygplatsen, men ett tak på 10 miljoner kronor i stöd. Kommunen konstaterar att underskottet för Jönköpings flygplats, i likhet med många andra regionala flygplatser, klart överstiger 20 miljoner kronor per år. Därför kommer det statliga stödet inte motsvara halva underskottet. SKR beräknar att stödet i praktiken hamnar på 30–40 procent av underskottet.

Kraven på beredskapsflygplatserna innebär stora kostnader, kostnader som ägarna inte kan påverka. Det är inte rimligt att staten först ställer krav utifrån behovet av beredskapsflygplatser och sedan inte tar ansvar för täcka de underskott som uppstår. För att få skäliga förutsättningar att långsiktigt driva de regionala flygplatserna bör stödet därför uppgå till 75 procent av underskottet. Det bör inte finnas något maxtak för stödet.

Möjligheten att stödja de regionala flygplatserna inom ramen för de regionala infrastrukturplanerna bör också finnas kvar. Kommunen anser att det bör ligga i de regionala planupprättarnas mandat att avgöra hur de använder de medlen.

FLYGPLATSER MED TRAFIKPLIKT

På samma sätt som när det gäller valet av vilka flygplatser som ska ingå i det statliga basutbudet, saknas en tydlig analys bakom valet av vilka flyglinjer som ska förses med allmän trafikplikt och upphandlad trafik. Det går inte att utläsa i betänkandet hur utredningen har resonerat när dessa linjer har valts ut. Som betänkandet är presenterat går det inte heller att se att utredningen har analyserat frågan utifrån ett trafikslagsövergripande perspektiv. Linjerna Stockholm - Karlstad och Stockholm - Sundsvall föreslås beläggas med allmän trafikplikt. Samtidigt har dessa sträckningar bättre tågförbindelser än Stockholm – Jönköping idag. Det är viktigt i en sådan analys att även få med höstens beslut om att staten inte avser att bygga några nya stambanor, något som får stora konsekvenser för möjligheten till persontransporter i södra Sverige.

Kommunen efterlyser därför att betänkandet kompletteras med en sådan analys innan man går vidare med förslaget om vilka linjer som ska beläggas med allmän trafikplikt.

Möjligheten att upphandla flygtrafik

Utredningen föreslår att det ska bli möjligt att ansöka om trafikplikt och därefter ha möjlighet att upphandla flygtrafik som bedöms som viktig för den regionala tillgängligheten. Det finns dock otydligheter kring hur de reella möjligheterna för detta kommer att se ut. Det gäller särskilt hur kriteriet om konkurrerande trafik kommer att uttolkas. Kommer det exempelvis gå att upphandla flyglinjer till Jönköpings flygplats utan att detta anses konkurrera med existerande flygtrafik vid Landvetters flygplats?

Det är viktigt att uttolkningen av de faktiska möjligheterna för flygplatser att upphandla trafik kan klargöras innan beslut tas i frågan om förändringar av linjer med allmän trafikplikt.

NÄTET MED BEREDSKAPSFLYGPLATSER

Utredningen ser att nätet av beredskapsflygplatser bör utvidgas i jämförelse med de sedan tidigare tio ordinarie beredskapsflygplatserna. Syftet är att ge en bättre tillgänglighet, spridning och geografisk yttäckning för samhällsviktig luftfart.

För att kunna fungera som beredskapsflygplats och därmed kunna tillgodogöra sig de statliga stöden anges ett antal krav som flygplatserna måste uppfylla. Det rör bland annat möjligheten att hålla personal i beredskap för att kunna ta emot samhällsviktigt flyg under hela dygnet året runt. Där ingår även att flygplatsen ska kunna fungera vid krissituationer och att personalen på flygplatsen kan krigsplaceras.

Jönköpings kommun ser positivt på att Jönköpings flygplats pekats ut som beredskapsflygplats. Kommunen vill dock betona vikten av att avtalen kring beredskapsflygplatser skrivs på längre perioder. Kommunen ser gärna att själva utpekandet är av tillsvidarekaraktär även om tekniska delar i avtalen kan behöva omförhandlas med jämna mellanrum. För Jönköpings flygplats med kommunen som fastighetsägare är det viktigt att det klarläggs att kommunen har långsiktig rådighet över sin mark.

För Jönköpings flygplats innebär investeringar och reinvesteringar betydande delar av flygplatsens utgifter. Det är därför viktigt att det finns en förutsägbarhet när det gäller vilken infrastruktur som kommer att krävas för att uppfylla uppställda krav. Detta gäller även för de krav som kommer att ställas på reservflygplatser. I frågan om reservflygplatser lämnas inte några slutgiltiga besked av utredningen. Jönköpings kommun efterlyser därför att ett sådant besked lämnas i närtid.

Jönköpings kommun ställer sig starkt avvisande till kravet om att tjänstepersoner från Swedavia ska ingå i de regionala flygplatsernas styrelser. Det är direkt olämpligt att ett konkurrerande företag har representanter i ett annat bolags styrelse och ur konkurrenssynpunkt förmodligen inte möjligt. Vill staten säkerställa att det finns tillräcklig kompetens hos de regionala flygplatserna finns det andra, bättre sätt för att uppnå detta.

LUFTFARTEN BÖR STÄLLAS OM

I utredningen konstateras att flygplatserna i Sverige successivt bör anpassa sin bränsle- och energiförsörjning så att flygplatserna möjliggör för utveckling av fossilfritt flyg. Utredningen föreslår att senast 2025 bör de icke statliga flygplatserna ha den infrastruktur och kapacitet som krävs för en effektiv och hållbar flygplatsdrift inklusive bränsle- och energiförsörjning för flygtrafiken.

Jönköpings flygplats har idag de miljötillstånd som krävs för att leva upp till kraven som ställs på flygplatser som är beredskapsflygplatser. Det som kan vara begränsande i nuvarande miljöprovningstillstånd gäller möjligheten att ta emot militär flygtrafik.

Avslutningsvis kan Jönköpings kommun konstatera att de militära behoven kopplat till de regionala flygplatserna endast berörs till liten del i utredningen och att fraktflyget helt är utlämnat. För att få en övergripande bild av behoven kring de regionala flygplatserna bör även dessa aspekter utredas i närtid.

JÖNKÖPINGS KOMMUN

Ann-Marie Nilsson
Kommunalråd

Johan Fritz
Stadsdirektör